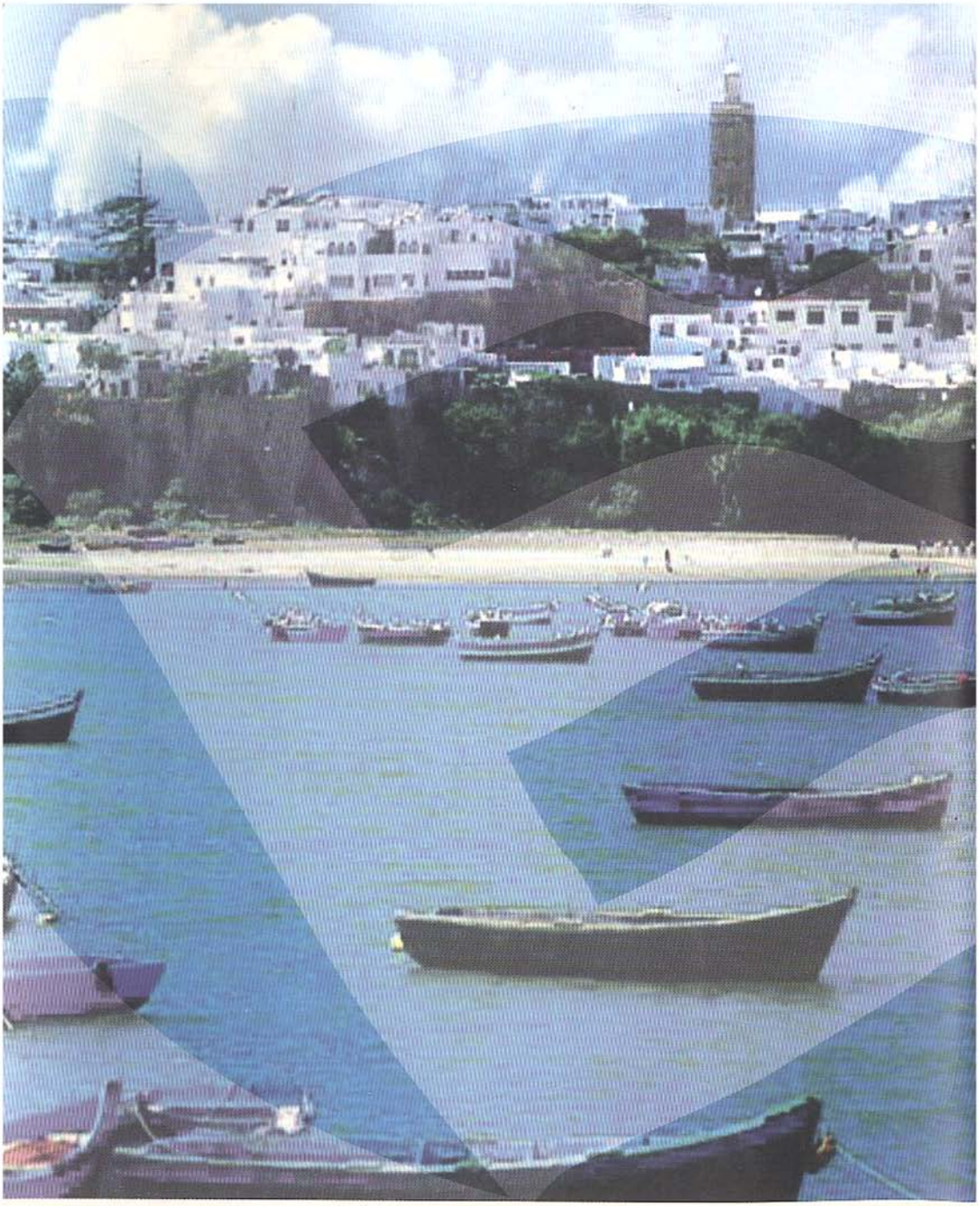


EXPO 98 MAROCOS المغرب

المغاربة والبحر

المملكة المغربية

المندوبية العامة

معرض 98 لشبونة

المغاربة والبحر

الأستاذ إبراهيم حرّكات

المغاربة والبحر

يجهل عدد كبير من سكان العالم كثيرا من النعم التي يغمرنا بها البحر من ثروات غذائية ونفطية وسياحية ومعدنية، كما يعتبر طريقا تجاريا لا يحتاج إلى إصلاح أو إلى ترميم، وكما يتوفر على مزايا مناخية وطبية. إلخ...

ربما كان أجدادنا وخاصة منهم الفئات التي كانت تشكل القاعدة واعية بأفضال البحر أو بجزء منها، لأن البحر لا يكشف بعض ثرواته إلا متأخرا.

فمنذ ما قبل التاريخ، استقر سكان المغرب الأولون داخل المغارات الساحلية لمزاولة الصيد والقنص. وكان سكان الساحل الريفي ولا يزالون على اتصال وطيد بالبحر إما بشكل مباشر أو غير مباشر، عن طريق الصيد ونشاط الموانىء والتجارة، أو الأسفار من أجل الدراسة أو العمل أو السياحة.

ومن جهة ثانية، فإن كل الأخطار التي عرفها المغرب كانت تأتيه أيضا مما وراء البحار : لقد استعملت القوى التي استعمرت المغرب في العصور القديمة الأساطيل لإخضاع السكان المحليين، وسارت فرنسا وإسبانيا على نفس النهج للسيطرة على المغرب، والمغرب بدوره استعمل فيما بين القرن الحادي عشر والرابع عشر أسطوله البحري، والوحدات المتواجدة في الأندلس للدفاع عن الوجود الإسلامي في إسبانيا.

يشكل البحر بالنسبة للمغاربة ثروة ثقافية بالإضافة إلى موارده المادية. فالمغامرات التي وصفها الرحالة وأغاني الصيادين في غمار البحر، والشعر المستوحى من الحروب البحرية، ومن حركة الأساطيل كلها شهادات تعبر على دور البحري في التكوين الثقافي والعلمي والذي لا يخلو من أثر نفسي وأخلاقي على الفئات المعنية.

هذه النبذة عن التاريخ البحري للمغرب - ودون أن نغفل بعض مظاهر التطور القائمة والمترقبة - نشير بإيجاز إلى بعض التحولات الصعبة التي عرفها تاريخ المغرب البحري والذي لم يكن البلد الوحيد المتوسطي الذي عرف هذه الصعوبات؟

إن من يتحدث عن البحر يفكر في الصراع وفي التحدي، حيث يجب النضال من أجل الخير والتحدي من أجل النجاح.

نزعة تخترق الزمن

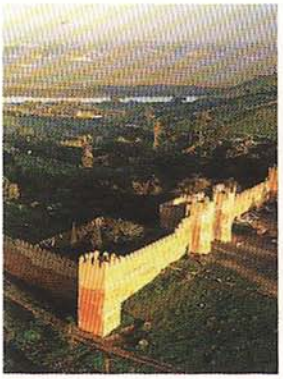
يرجع التعايش بين المغاربة والبحر إلى عصر ما قبل التاريخ، حيث تشهد بقايا الإنسان البدائي المكتشفة في تمارة (ناحية الرباط) وأيضا في ناحية الدار البيضاء، على حب المغاربة الفطري للبحر واحتياجهم إلى استعمال المغارات الساحلية كملجأ.

ففي سنة 1904 عُثر على عدد كبير من القبور التي ترجع إلى العصر الحجري المصقول وذلك في جنوب رأس سبارتل، قريبا من قرية زياتن، وهكذا يظهر أن مجاورة الإنسان البدائي للبحر كان يشكل ضرورة وولعا.

وابتداء من عصر الفنيقيين تزايد اهتمام المغاربة بالمبادلات التجارية حيث شاهدوا وربما لأول مرة رسو بواخر قادمة من الشرق تملكها قوة تميزت بنشاطها التجاري البحري.

وفي القرن الثامن قبل الميلاد، أنشأ القرطاجنيون مستعمرات مرفئية في شمال البلاد وغربها نذكر منها : روسادير قرب مليلية، وتامودا قرب العرائش وشالة، التي جدد بناءها الرومان فيما بعد. وكان ربان السفن القرطاجنيين يستخدمون ملاحين مغاربة مما ساعد هؤلاء على كسب تجارب أوسع.

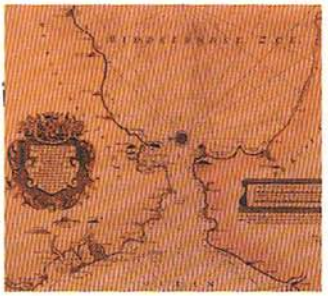
وفي القرن الخامس قبل الميلاد قام حانون برحلته عبر الساحل الأطلسي انطلاقا من قادس ودون رحلته هذه عن سكان السواحل بما فيهم بربر السهول الأطلسية.



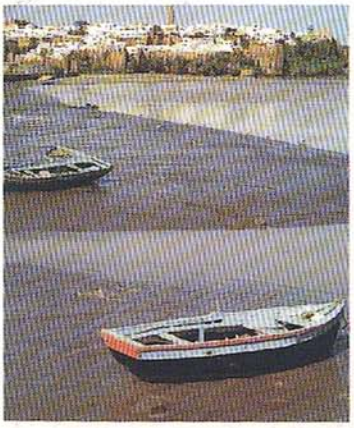
وكان استقرار الرومان طيلة ستة قرون مرتكزا على الساحل، ولكن توغلهم في المناطق المجاورة كان أكثر جرأة كما كان محاطا باحتياطات أمنية. ومن البديهي أن يكون عدد لا يستهان به من المغاربة، في خدمة المعمرين الجدد إما كسجناء أو كبحارة أو كمستأجرين بكيفية أو بأخرى. وقد عرفت هذه الفترة الطويلة عدة ثورات محلية ولا سيما في سنة 170، والتي تميزت بنزول ثوار من ناحية طنجة نحو إسبانيا، غير أننا نجهل الكل تقريبا عن الاتصالات السلمية التي كانت بين سكان الضفتين، مع العلم أن طنجة شكلت الميناء الرئيسي للتصدير وللنقل البحري، وذلك منذ عهد الرومان وإلى الفتح الإسلامي.

ولقد تحدث الجغرافي الإدريسي بدوره عن الغارات المتبادلة بين الإيبيريين والمغاربة في العصور القديمة.

غير أنه قبل ميلاد المسيح بأربعة قرون، كانت هناك فكرة الاتصال بين القارتين عبر المضيق. ويرجع الجغرافيون المغاربة محاولة تشييد قنطرة ذات اتجاهين تربط بين إسبانيا والمغرب إلى الإسكندر الكبير ولكن هذه القنطرة لم تستطع مقاومة التيارات القوية. وبالرغم من أن الأمر يتعلق بأسطورة، فإن الأمل في ربط اتصال كبير بين القارتين ظل يراود حلم الشعوب منذ القدم، ومع ذلك، فالإدريسي الذي اشتهر بدقة معلوماته، قد يكون اعتمد على الرواية الإغراقية أو اللاتينية.



وعلى الرغم من طول مدة الاحتلال الروماني للمغرب (146 ق م - 439) فإن منطقة نفوذهم الجنوبية لم تتعد أبدا سلا - كلونيا أي الضفتين الحاليتين لنهر أبي رقراق. وقد اضطروا إلى الانسحاب من الأراضي المحتلة في شمال إفريقيا لصالح الغزات الجدد : الوندال والذين لم يمكثوا في المغرب إلا قليلا رغم أنهم كانوا قد استقبلوا من طرف السكان المحليين كمحررين حيث ثاروا معا ضد الرومان وضد ممتلكاتهم ومستعمراتهم.



وفي سنة 533خلف البيزنطيون الوندال، وعملوا على الاحتفاظ بسبتة لمراقبة تحركات القوط، كما جعلوا من هذه المدينة مركزا استراتيجيا واقتصاديا عسكريا، ومع ذلك فإن الغموض ظل يخيم على فترة التواجد البيزنطي، شأنهم في ذلك شأن الوندال رغم ما نعت به مرورهم من فظاعة وتدمير.

وفي أواخر القرن السابع وبداية القرن الموالي كانت سبتة تحت حكم القوط الذي بسطوا نفوذهم على كل الساحل المغربي والذي كان خاضعا للرومان. غير أن ظروف التدخل القوطي ظل يسوده الغموض.

بين الفتوحات الإسلامية والتحرك ضد الروم

يعتبر عقبة بن نافع أول قائد عربي باشر الفتوحات الإسلامية في المغرب سنة 681، وعند وصوله تلقى زيارة جوليان الكومار الذي كان يمارس النشاط التجاري وكان ينتقل بين شمال المغرب وإيبيريا القوطية. وعندما التقى بعقبة كان مكلفا من طرف الملك القوطي بالتسيير الإداري للأراضي التي كان يحتلها الرومان، وكان مستقرا بالجزيرة الخضراء، وظل في منصبه كحاكم للمنطقة الشمالية.

وخلال السنوات الأولى من القرن الثامن، سلّم جوليان لطارق بن زياد مدينة سلا - حسب رواية ليون الإفريقي - ويظهر أن القوطيين لم يتركوا أي أثر يُبرهن على وجودهم كمشيدين أو كمجددين.

وابتداء من القرن الثامن شن العرب غارات مكثفة ضد المراكز الساحلية الشمالية المتوسطية. وقد ساهم عدد كبير من البربر في الهجومات الساحلية ضد الروميين (الأروبيين بصفة عامة). وكانت القرصنة بالغة أشدها في هذه الفترة المتأخرة من العصور الوسطى، ولكنها أخذت في غالب الأحيان صبغة حرب منظمة، بعد الهجومات الأولى ذات الطابع القرصني. وحتى في القرن السابع، فإن تحركات طارق بن زياد مكنته من السيطرة على مدن ساحلية مهمة كبرشلونة وناربون التي لم تعتنق الإسلام رغم طول مدة تواجد المسلمين بها حيث استرجعها بيبان والد شارلومان سنة 759. وقد شهدت هذه المدينة فيما بعد هجومات إسلامية أخرى ساهم فيها البربر.

عدد مدهش من الموانئ والمراسي والمحطات

بعد عودة طارق بن زياد وقائده موسى بن نصير إلى دمشق بثلاثين سنة، استرجع المغرب استقلاله الذي فقده منذ حوالي ألفي سنة دون أن تكون هناك قطيعة مع الإسلام. وأصبحت الأمة المغربية تفرض اختيارها في تحالفاتها وفي ولائها أحيانا مع السكان المحليين وفي الغالب تحت زعامة دولة التزمت بتوحيد البلاد.

وفي الوقت الذي كان موسى بن نصير يعيد سلطة الخليفة، استقرت عائلة بني صالح، وهي من أصل يمني، في منطقة الحسيمة الحالية وأنشأت إمارة استطاعت أن تبسط نفوذها على أغلب السواحل الشمالية الممتدة من نهر ملوية إلى وادي لاو. وقد ساند معظم قبائل غمارة هذه الإمارة التي كانت مضطرة إلى مواجهة وتحمل الهجومات الداخلية إلى أن اضمحلت بعد تدخل قبيلة زناتية في سنة 1018.

ما يهمنا من هذه النبذة عن إمارة بني صالح، هو نشاطها الذي كان مرتكزا على التجارة البحرية بين المراكز الساحلية في الشمال من جهة، وبين الشمال والموانىء الإيبيرية من جهة أخرى. إننا في الحقيقة نتوفر على معلومات ضئيلة فيما يخص المواد المتبادلة ولكن تسلسل وتعدد مراكز الرسو في الشمال على عهد هذه الإمارة جدير بالذكر ومن بين هذه المراكز :

1- مُليلَة (= مليلية ومَليلية)

هي روسادير الفينيقية التي تم إصلاحها وتجديدها فيما بعد. وقد لعبت دورا في الميدان التجاري أشار إليه البكري في القرن الحادي عشر، ولكنها خلال القرن IIVافقدت الكثير من أهميتها الاقتصادية نظرا لخلو ضواحيها من السكان، غير أنها استرجعت نشاطها قبل أن تسقط في أيدي الإسبان على عهد الملك فرديناند. ويؤكد ليون الإفريقي على غنى المنطقة بالعسل والحديد.

2 - غساسة

تدعى كذلك الكدية البيضاء غساسة وتقع على بعد حوالي عشرة كيلو مترات غرب مليلية. ولا زالت آثار هذه المدينة ماثلة للأعين. وقد عرفت أوجها كميناء خلال القرن الرابع عشر، والذي تميز بوجود فعلي للكتلان وللميوركيين وذلك نظرا لقرب هذا الميناء من المنطقة الكتلانية ومن البليار. وتشير وثائق ميورك التي تصفحها جوفورك إلى وجود سفينة مغربية على الأرجح في الميناء أليريا قادمة من غساسة ومحملة بالأقمشة الصوفية وببضائع أخرى حملها تجار مغاربة.

3 - المزمة

تقع أمام الحسيمة، قريبا من أجدير، وهي ميناء ناكور عاصمة بني صالح حيث تبلغ المسافة بين الموضعين ثمان كيلومترات.

تقع المزمة تجاه مالقة التي توجد على الضفة المتوسطية لإسبانيا. وقد كانت محط أطماع وهجومات خارجية وذلك نظرا لموقعها الإستراتيجي وللدور الذي كانت تلعبه كمحطة لنقل البضائع المحلية نحو الشمال، ولقد دمرت نهائيا في أواخر القرن الخامس عشر.

4 - باديس

تقع غرب الحسيمة، وتوجد أمامها حجرة باديس التي كان الإسبان يسمونها بنون دو فيليز، وقد تزايدت أهميتها على عهد المرابطين والموحدين ثم السعديين. وكان سكانها في القرن IVX يتاعاطون للصيد والقرصنة، وتعد أقرب ميناء لمدينة فاس رغم بعد المسافة بينهما (200 كلم). وقد كانت سفن جنوا الشراعية تتردد بانتظام على ميناء باديس من أجل المبادلات التجارية. ويذكر ليون الإفريقي أن سفن هذا الميناء كانت تتردد على تونس وعلى البندقية والإسكندرية وبيروت. وقد احتلت باديس من طرف الإسبان سنة 1564 ثم استرجعت في سنة 1700.

5 - سبتة

مدينة قديمة، تعاقب على ترابها الفنيقيون، والإغريق والرومان والبيزنطيون والقوط (حسب الرواية العربية على الأقل) قبل أن يدخلها العرب الفاتحون سنة 706. وكانت سبتة تعتبر منذ القرن العاشر وإلى فترة الاحتلال البرتغالي في 1415أهم ميناء مغربي وذلك نظرا لدور الوسيط التجاري الذي كانت تلعبه بين إفريقيا الغربية والموانئ المتوسطية الأخرى، حيث كانت أ هم مركز لتصدير الذهب والبضائع التي كانت تمر عبر فاس وسجلماسة وغيرهما من الأسواق المغربية. ومن بين البضائع المصدرة : الصوف، والجلد والزيت والحبوب إلخ..، أما البضائع المستوردة فقد كانت تتشكل أساسا من الأسلحة والأقمشة والأواني الفاخرة.

وكانت سبتة تتوفر على عدة فنادق لإيواء الأجانب والبعض من المغاربة، وقد أحصى الأنصاري مؤلف مونغرافية سبتة 360 فندقا، وتحدث أيضا عن 18 مركز للحراسة البحرية و 30 محطة ساحلية تابعة لسبتة، بالإضافة إلى تسع مصيدة في المياه الإقليمية للمدينة.

6 - القصر الصغير

ينسب ليون تأسيس هذه المدينة إلى المنصور الموحدي وذلك في القرن الثاني عشر، والواقع أنه في نفس المكان كان هناك موضع في القرن العاشر يسمى القصر العتيق، وكان المنصور قد جعل منه ميناء عسكريا لعبور الجيش إلى غرناطة متجنبا في الحالات المستعجلة الممرات الجبلية والصعبة الإستعمال في سبتة.

7 - تطوان

تأسست في فترة غير محددة من العصر القديم وذلك من طرف قبائل تلك المنطقة، وقد سلمت - حسب ليون - للفاتحين العرب من قبل القوط في نفس الوقت الذي سلمت فيه سبتة، وكانت تطوان على عهد الأدارسة تابعة لإقليم طنجة.

أهلها موقعها قرب وادي الراس للقيام بالمبادلات التجارية مع إيبيريا بواسطة الزوارق القادمة من البحر والعابرة لهذا الواد.

أعاد الأندلسي حسن المنظري بناء مدينة تطوان في القرن الخامس عشر، ومن هذه المدينة كان ينظم هجوماته البرية والبحرية ضد الإسبان والبرتغال حيث كان يتوفر على أسطول صغير من البواخر الصغيرة.

8 - طنجة

مركز استيطاني منذ ما قبل التاريخ، جعل منه الرومان الميناء الأساسي في المغرب، كما اتخذه المسلمون عاصمة للبلاد. ورغم تحول العاصمة إلى فاس في عهد الأدارسة فإن طنجة لم تفقد أهميتها كأول ميناء مغربي وخاصة للنقل البشري والعسكري.

أما بالنسبة للآفاق المستقبلية للمدينة فإنها واعدة نظرا للاستثمارات الخارجية وللسوق المالية بالإضافة إلى مؤهلاتها السياحية وقربها من أوربا الذي جعل منها إحدى نقط الاتصال، كل ذلك لدليل على ما ينتظر منها أن تلعب في تمتين التقارب ما بين القارتين الإفريقية والأوربية.

أما بالنسبة للموانىء والمحطات الموجودة على طول الساحل المتوسطي والتي تقل أهمية عن الموانىء الآنفة الذكر فهي كثيرة ويصعب سَردها كلها والخلاصة، هو أن الواجهة البحرية للمغرب كانت نشيطة ولا تقل أهمية وبريقا عن واجهته البرية.

خلال القرون الوسطى تم الحفاظ على الموانئ والمراسي العتيقة الموجودة على الساحل الأطلسي والتي أنشأها أو استعملها الفنيقيون أو الرومان، وقد أدخلت تعديلات على البعض منها، كما أنشئت موانئ أخرى جديدة نذكر من بينها :

1 - أصيلة (أو أزيلا)

يحتمل أن تكون من أصل فنيقي، وقد عثر على بقايا فخارية ترجع إلى العهد الروماني. ويذكر ليون الإفريقي أن أصيلا كانت تتعرض أثناء الفتوحات الإسلامية سنة 713 لهجومات النورمانديين الذين دمروها. وفي القرن التاسع شيدت مدينة جديدة من طرف قبائل كتامة والأمراء الأدارسة.

تعرضت أصيلا عدة مرات لهجومات واحتلال البرتغال لها خلال القرنين الخامس عشر والسادس عشر، واسترجعها السعديون ثم العلويون على عهد المولى إسماعيل، ويشير ابن الخطيب في القرن إلى وجود سفن في ميناء أصيلا محملة بالأثواب والتوابل.

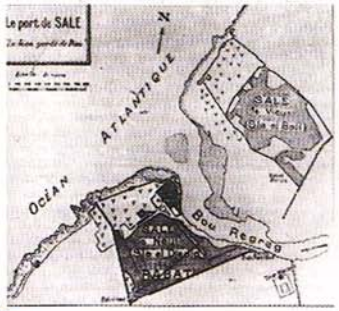
وتتميز أصيلا حاليا بشهرتها السياحية والثقافية إلى جانب وضعها التاريخي. وأسوارها البرتغالية ظلت سليمة ولم تتعرض للتخريب.

2 - العرائش

تأسست عند مصب نهر اللوكوس قريبا من المدينة القديمة تامودة. كانت العرائش فيما قبل مجرد قلعة تأسست في عهد المرينيين سنة 1258 قبل أن تعمر كمدينة ابتداء من حكم يعقوب المنصور. تعرضت المدينة لهجومات واحتلالات متكررة من طرف الاسبان والبرتغال وتم تحريرها سنة 1689 من طرف القائد بن حدو البطوئي على عهد السلطان المولى اسماعيل. وتعرف ضواحي العرائش حاليا ازدهارا بسبب زراعة الأرز وتربية المواشي، ومياهها غنية بالأسماك. وتجدر الإشارة إلى أن تامودا الروماني المعروف محليا بتشومس كان قبل إنشاء مدينة العرائش في القرن XIIX مستغلا من طرف البواخر والزوارق التي كانت تقوم بتصريف البضائع المحلية للمدينة الإدريسية البصرة.

3 - المعمورة

كان هذا الإسم معروفا قبل الموحدين حيث ذكره الإدريسي، وفي نفس المكان أسس المنصور الموحدي مدينة وقلعات لحماية المصب من الهجومات القوية المحتملة. تعرضت المدينة للاحتلال الإسباني سنة 1614 وتم تحريرها سنة 1681على يد السلطان المولى إسماعيل الذي أطلق عليها إسم المهدية، ويعرف الميناء حاليا نشاطا هاما فيما يخص الصيد البحري.



4 - مصب نهر أبي رقراق

ثلاث مراكز بحرية وبرية جعلت من هذا المصب ملتقى بشري واجتماعي واقتصادي لا مثيل له فوق التراب المغربي : شالة وسلا منذ العهد الروماني والرباط منذ القرن الثاني عشر. فمنذ القرن السابع وإلى غاية القرن الحادي عشر خضعت شالة لقبائل بورغواطة ثم للأدارسة اللذين طردوا من قبل الزناتيين في القرن العاشر. وجعل منها المرينيون مركز إجتماعيا ودينيا نشيطا.

أما بالنسبة لسلا فقد أصبحت منذ القرن الثاني عشر ميناء عسكريا واقتصاديا مهما إلى جانب دورها الثقافي حيث ظلت تستقبل باستمرار مثقفين إسبانيين وغيرهم. وفي القرن IIX أسس الموحدون كذلك مدينة الرباط وترسانة لضمان انتشار القطع البحرية من أجل النقل البشري العسكري. وكانت الأساطيل الموحدية تصل في غاراتها إلى السواحل الإيطالية.

وبغض النظر عن مشاكل الرسو، فإن المبادلات التجارية بين المصب والعالم الخارجي ظلت مزدهرة حتى عهد الحماية. وكان التجار الإيطاليون وغيرهم من الأجناس الأوربية يترددون على سلا منذ القرن IIIX.

وقد عقدت مدينتا سلا والرباط اتفاقية تعاون منذ القرن السابع عشر لتنظيم عمليات الجهاد وذلك بعد طرد المورسكيين من إسبانيا، وكانت هذه العمليات موجهة إلى عرض البحر الأبيض المتوسط وكذلك عبرالساحل الأطلسي حتى حدود ابريطانيا. اعتبارا لذلك، اتخذ الفرنسيون بعد احتلالهم للمغرب من الرباط عاصمة جديدة للبلاد كرد فعل على تلك الهجومات.

5 - المحمدية

هي فضالة التي ذكرها البكري في القرن الحادي عشر والتي كانت تدخل ضمن نطاق بورغواطة، ظلت ميناء لتصدير الحبوب والمواشي نحو إيبيريا منذ عدة قرون، ولم يطلق عليها هذا الإسم إلا بعد تحريرها نسبة إلى محررها السلطان محمد الثالث الذي كان قد أعاد بناءها. وفي عهد الحماية تحولت إلى مدينة عصرية زودت بميناء للتخفيف من الثقل الذي يعاني منه ميناء الدارالبيضاء. وقد فاق حاليا نشاط الميناء عهد الحماية وخاصة بعد إنشاء أكبر مركز لتكرير البترول في المغرب، وبعد اتساع النشاط الصناعي الذي جعل من المحمدية مركز تجمع عمالي مجهز بعدة تجمعات حضرية.

6 - الدارالبيضاء

أصبحت تحمل هذا الإسم منذ القرن XVI وبالضبط بتداء من 1515 وهي السنة التي تعرضت فيها للإحتلال البرتغالي.

إسم الدار البيضاء هو أنفا، وقد كانت عبارة عن محطة تجارية فنيقية، حاول البورغواطيون أن يقيموا حولها تجمعا حضريا على الأقل قبل القرن العاشر، حيث كانت أنفا عند بداية الدولة المرابطية عبارة عن مدينة في يد البورغواطيين تتوفر على كل المرافق الحضرية استعادت نشاطها قبل مجيء الموحدين.

ويعتبر القرن الثاني عشر بداية الانتعاش الاقتصادي لمنطقة الشاوية وتوسع للعلاقات الاقتصادية مع الخارج ولكن قبل الشاوية، كانت قبائل دكالة وغيرها من القبائل البربرية تعمر هذه المدينة، وكان اليهود والأوربيون وخاصة الكتلان قد بدؤوا في تطوير العلاقات مع أسواق أنفا. شيدت في أنفا.

وأنفا التي تتوفر على مدرسة منذ عهد السلطان أبي الحسن المريني، لاتخلو من ملامح حضارة مرهفة حسب المعلومات التي أوردها ليون الإفريقي عن مجتمع هذه المدينة.

في القرن الخامس عشر قام بعض سكان أنفا بشن هجومات على السواحل البرتغالية مما أدى إلى تدمير المدينة من طرف البرتغاليين بواسطة أسطول مكون من خمسين باخرة وذلك سنة 1468، ثم احتلوها في 1515 إلى أن حررها العلويون.

ويشكل القرن التاسع عشر فترة التغلغل الاقتصادي الأوربي الذي كان له تأثير على التوازن الاقتصادي للبلاد وخاصة في مجال التصدير والاستيراد الذي كان يسيطر عليهما وسطاء أوربيون، وقد جعلت سلطات الحماية من ميناء الدار البيضاء أهم ميناء اقتصادي، ويمثل حاليا نشاط هذا الميناء 60٪ من المبادلات مع الخارج.

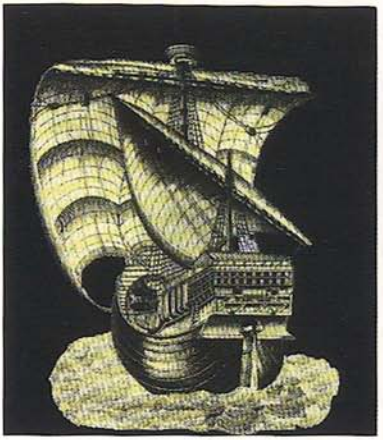
إلى جانب هذه المراكز الآنفة الذكر يمكن الإشارة إلى مراكز أخرى لعبت أدوارا تاريخية وآقتصادية :

*أسفي مدينة عتيقة أسسها سكان المنطقة، وقد اشتهر ميناؤها ولايزال بتصدير الحبوب خلال القرون المنصرمة. كما اشتهر عالميا كميناء لتصدير السردين.

*الصويرة (موكادور) أسسها السلطان محمد الثالث في القرن الثامن عشر. لعبت هذه المدينة دورا أساسيا في مراقبة عملية التصدير والاستيراد. وتعد الصويرة حاليا مدينة مشرقة للاصطياف وللسياحة إلى جانب احتفاظها بنشاط الصيد البحري. وآفاق المدينة المستقبلية جد واعدة.

* أكدير، أجمل مدينة للاصطياف الساحلي في المغرب ويقوم ميناؤها بتصدير البواكر والأسماك.

*موانىء العيون والداخلة وبوجدور، كلف إنشاؤها وتوسيعها أموالا باهضة لإخراج الصحراء الغربية من عزلتها ومساعدتها على التفتح الداخلي والخارجي.



الترسانة والأساطيل الحربية

يتوفر الساحل المتوسطي المغربي على ثروة غابوية وحديدية مهمة ساعدت منذ القديم على وجود صناعة تقليدية للقوارب والبواخر. ويعتبر المستشرق لومبارد طرفي شمال إفريقيا، تونس والريف، نظرا لوفرة الغابات بهما منطقتين لإنشاء السفن ومرفأين لتصدير البضائع الواردة من السودان نحو الشرق وصقلية عبر الموانىء التونسية، وفي اتجاه جبل طارق نحو إسبانيا والبلدان الأوربية المجاورة عبر الريف.

وكانت أهم ترسانة في الشمال توجد في مدينتي سبتة وطنجة، وكانتا تستعملان تقنيات عتيقة جدا ومتنوعة نظرا لتأثير الدول القديمة التي تعاقبت عليها، ولتعود السكان على البحر منذ القديم. وكانت ترسانة كل من سبتة وطنجة على عهد الموحدين ذات طابع وطني وملكي، وكانت بعض الموانىء الأطلسية ذات أهمية محدودة ولكن ورشات البناء والترميم للوحدات البحرية كانت موجودة في بعض الموانئ المتوسطة كآسفي وسلا. وكانت مدينة الرباط قبل نهاية القرن IIX مزودة بترسانة تستغل خشب المعمورة الذي كانت تستفيد منه مدينة سلا أيضا. وكانت الوحدات البحرية في عهد المرابطين تصنع وتصان في ألمرية أو في قادس. وكان قائد الأسطول يقيم في المرية.

واستقر بنو غانية الذين عوضوا أبناء عمومتهم اللمتونيين (أسرة المرابطين الحاكمة) في جزر الباليار، ومنها كانوا يوجهون حملاتهم المدمرة، في غالب الأحيان، ضد المراكز الحضرية لسواحل المغرب الأوسط وتونس، وكذلك ضد المراكز الساحلية المتوسطية للبلدان الأوربية المجاورة.

كانت ترسانة الرباط والقصر ذات أهمية كبرى بالنسبة للموحدين الذين أنشأوها. وكانت الوحدات البحرية في تلك الفترة (القرن الثاني عشر) تختلف فيما بينها من حيث الشكل والدور : فهناك السفن الضخمة التي تحمل المنجنيقات والأبراج

الدفاعية، وهناك وحدات للنجدة وأخرى لنقل الجيش، والأسلحة إلخ... وقد بلغ عدد الأسطول الموحدي 400وحدة على عهد عبد المومن، وكانت موزعة على عدد كبير من الموانىء الإسبانية والإفريقية الشمالية. وكانت بحيرة أكدال الاصطناعية في مراكش مخصصة للتكوين التقني لأطر البحرية، وكان هذا التكوين يتم تحت نظر الخليفة.

ومنذ النصف الثاني من القرن الثالث عشر إلى الستينات من القرن XIV كان العديد من الموانىء الحربية تستغل من طرف المتطوعين والجيش الرسمي، وذلك لنقل العسكر والأسلحة، ومن بين هذه الموانئ : موانىء الريف وخاصة باديس، وكذلك سبتة والقصر الصغير وطنجة، وموانىء الساحل الأطلسي : أصيلا وسلا وأنفا وأسفي.

وكانت هذه الوحدات الحربية تشارك في الحروب في إسبانيا أو تنقل الجنود والمدنيين أثناء التحركات الملكية داخل إفريقيا الشمالية، وذلك لأن السفن الشراعية والبواخر المدنية، خلال هذه الفترة، كانت تجد صعوبة في الصمود أمام البواخر المسيحية وأمام التقلبات الجوية في البحر المتوسط.

وفي عهد السعديين (القرن XVI و XVII) كانت أغلبية الترسانات الشمالية مراقبة أو محتلة من طرف الإسبان والبرتغال باستثناء مدينة تطوان التي كانت تشن هجومات على بواخر المستعمر وعلى منشآته حيثما كان ذلك ممكنا، بفضل عائلة المنظري التي كانت تحكمها. وبالمقابل، استعمل السعديون ترسانة الرباط والعرائش وجلبوا وحدات مجهزة بالمدفعية من الأراضي المنخفضة. وقد ساهم ميلاد مركز جديد في الرباط، للجهاد والقرصنة، خلال القرن XVII ازدهار نشاط ترسانة الضفتين اللتين كانتا تستوردان أيضا السفن السريعة لشن هجومات على سفن العدو وكانت هذه الهجومات تمتد بعيدا (إلى ساحل ابريطانيا مثلا).

وفي القرن الثامن عشر كان السلطان العلوي محمد الثالث واعيا بأهمية القوة البحرية في الدفاع الخارجي، وكان يلجأ كثيرا إلى الأتراك لتكوين أطر في البحرية في تطوان وطنجة وسلا والرباط والعرائش وغيرها من المراكز. وقد قدر المؤلف هرفر عدد وحدات الأسطول البحري آنذاك بخمسين من بينها 30غراب وفرقاطة. ومن أشهر أمراء البحر ابن عائشة الذي كان بطلا في الجهاد البحري أو القرصنة حسب الأوربيين، كان السلطان المولى إسماعيل قد عينه أميرا للبحر كما كلفه بالسفارة إلى فرنسا، وكان في مستوى هذه المهمة وقد أثارت شخصيته إعجاب الفرنسيين والبلاط الملكي.

كانت آخر محاولة إصلاحية فعلية قبل الاحتلال الأجنبي في 1912 هي التي قام بها السلطان المولى الحسن الذي شجع توجه عشرات الطلبة إلى الخارج ليتكونوا في الميدان العلمي والتقني، ومن ضمن هذه الميادين التقنيات البحرية. وهكذا تكونت أفواج في أوربا وفي مصر لكن الأطر التقليدية التي كانت في الجهاز المخزني حالت دون إبراز كفاءات هؤلاء الطلبة.

كان دور الوحدات البحرية قبل العصر الحديث منحصرا في حراسة السواحل والمياه الإقليمية وذلك لانعدام الرادارات والآلات التي تمكن الرؤيا من بعيد. وهذه المهمة كانت موكولة إلى الرباطات وإلى منشآت خاصة (المنارات والأبراج) توجد بجانب البحر وأحيانا بداخله.

كانت الرباطات في نفس الوقت مكانا للعبادة والتعليم والمراقبة، كما كانت في نفس الوقت بمثابة ثكنة للمجاهدين. وتوجد الرباطات في أغلب البلدان الإسلامية، ويتوفر المغرب على عدد كبير منها وذلك منذ القرن الثامن وخلال القرون الموالية.

أشار ابن مرزوق التلمساني (القرن XIV) في مونغرافية عن السلطان أبي الحسن، إلى نظام سريع لمراقبة السفن على طول الساحل الممتد من الجزائر إلى أسفي، ويتعلق الأمر بسلسلة من الأبراج المحروسة من طرف الأشخاص. وعند رصد أي تحرك للوحدات، تقوم الأبراج الأخرى بنفس الإشارة وبسرعة. ويوجد نظام شبيه له عند المماليك في مصر وسوريا.

المغامرات والاتصالات البشرية

رغم صعوبة الملاحة في المحيط الأطلسي الناتجة عن قوة التيارات وهشاشة القوارب والسفن فإن ذلك لم يمنع من استعمال النقل البحري لنقل البشر والبضائع. وإذا كانت السفن الفنيقية قد تغلبت على هذه الصعوبات عدة قرون قبل ميلاد المسيح حيث وصلت حتى خليج غينيا، فمن الطبيعي أن تقوم الشعوب الأخرى بتحقيق مغامرات متشابهة كما هو الشأن بالنسبة للرومان والقوط.

ويؤكد الجغرافي اليعقوبي أنه في الفترة الممتدة بين القرنين الثامن والتاسع، كانت بعض السفن القادمة من خليج البصرة تفرغ البضائع التي نقلتها من الشرق في ميناء ماسة الصغير جنوب أكدير، وكان سكان المناطق الساحلية يستعملون النقل البحري في تحركاتهم بين المراكز الساحلية، وكذلك في المبادلات التجارية كما يذكر ذلك البكري في القرن الحادي عشر. وفي نفس الفترة كانت السفن المصرية تنتقل بين الإسكندرية والموانىء المغاربية، وكان الأمر كذلك في الاتجاه الآخر وخاصة بين تونس والإسكندرية.

في القرن الثاني عشر كان العديد من المغاربيين والأندلسيين يتسعملون السفن المسيحية في تنقلاتهم إلى أوربا أو بين الموانىء المغاربية وخاصة في القرن الثالث عشر وذلك للإفلات من الوقوع في قبضة القراصنة، لأن هذا النشاط كان في تزايد من الجهتين، ونظرا لضعف تجهيزات السفن الإسلامية، كانت السفن المسيحية تستخدم لنقل الأشخاص والبضائع إلى الشرق ومن الشرق كذلك. وفي القرن الثالث عشر والرابع عشر نظم تعاون بين البحارة المسلمين والمسيحيين لإنشاء سفن كبيرة مشتركة لتجنب هجومات القراصنة، ولكن الكنيسة وقفت في وجه هذه الشراكة، فكان ذلك في صالح المسيحيين الذين احتكروا النقل البحري، وكان نصيب المسلمين في هذا المجال ضعيفا.

وكتابات الجغرافيين والرحالة المغاربة تشهد على دقة الملاحظة وعلى الرغبة في اكتشاف طريقة عيش الشعوب في البلدان البعيدة. فلأول مرة في التاريخ الوسيط وصفت أوربا الغربية بتفصيل من

طرف جغرافي مسلم وهو الإدريسي الذي يخصص دائما جزءا من أوصافه لكل ما يتعلق بالبحر من حيث الملاحة والتغيرات الجوية داخله وللثروات التي يتوفر عليها إلخ... يتحدث مثلا عن البحارة الأنجليز الذين كانوا يهابون التوغل في المحيط الأطلسي لذلك كانوا يبحرون قرب السواحل. وقد مرت ثلاثة قرون ونصف بعد هذا الجغرافي لتعبر السفن الأوربية المحيط الأطلسي وتكشف أمريكا. ويزودنا الإدريسي. بمعلومات عن بلدان أخرى كفرنسا وبولندا وروسيا، قد لانجدها في مصادر عربية أخرى لنفس الفترة.

وإذا كانت سبتة تفتخر بآثار مولودها ومواطنها الإدريسي في القرن الثاني عشر فإن جارتها طنجة تعتز بأحد أبنائها، ابن بطوطة الرحالة المشهور الذي ولد ودفن في هذه المدينة في القرن الرابع عشر. فإلى جانب آلاف الكيلومترات من الطرق الصحراوية التي عبرها، كان إبن بطوطة يتنقل عبر البحر إما بين الجزر أو بين المراكز الساحلية أو بين البلدان التي يفصلها البحر. كما هو الشأن بالنسبة لتنقلاته من البصرة إلى إيران، ومن جدة إلى الصومال ومن الهند إلى الساحل الصيني، إلخ...

واستعمل هذا الرحالة كل أنواع السفن والبواخر، ولاحظ اختلاف العادات من بلد إلى آخر فيما يتعلق بالمعاملات التجارية والجمارك وطريقة استقبال المسافرين والتنظيمات الإدارية وتقنيات الملاحة. وعاش التقلبات الجوية والعواصف والإعصارات ولجأ إلى الصلاة كتعبير على الخضوع أو الأمل، ورغم استئناس ابن بطوطة بعدد من الثقافات واللغات فقد ظل متشبثا بمعتقداته الإسلامية دون أن يخفي انبهاره بكل ما يجده حسنا عند الآخرين.

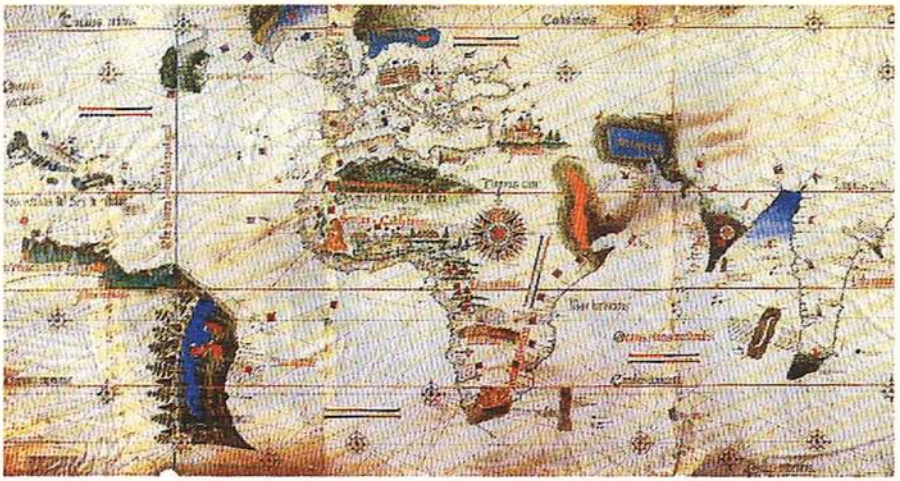
المبادلات وسياسة الانفتاح

إذا كانت المبادلات في العصور القديمة، قد ضمنت راحة المستعمر والسلطات المحلية، فإن ذلك كان على حساب العبيد والسكان المحليين الذين كانوا يساهمون في عملية التصدير والتجارة البحرية.

وبالمقابل، ظل المغرب حاضرا منذ القرن الثامن (باستثناء بعض التوقفات) كدولة فرضت نفسها، مما مكنه من ربط علاقات تجارية مع بلدان البحر الأبيض المتوسط.

كانت الموارد الجمركية مهمة في غالب الأحيان، وكان يشرف على مداخيلها في الموانئ في العصر الوسيط صاحب الأشغال البحرية وفي القرون المتأخرة أصبح يطلق عليه إسم أمين المرسى.

وكانت الموانىء الشمالية ومراكز الرسو، في كل العصور الوسطى تقريبا في يد القبائل البربرية حتى في الفترات التي كانت تخضع فيها لسلطة أجنبية كما هو الشأن بالنسبة لسبتة أو طنجة في عهد الأمويين. وكما افترض جاك كاني في دراسته المتعلقة بالموانىء المغرب الشرقي، فإن البربر المقيمين في إسبانيا لعبوا دورا لايستهان به في المبادلات التجارية بين الضفتين.



كانت مدنتا سبتة وطنجة على علاقة متينة مع جنوا ومرسيليا ومع غيرهما من المراكز الأوربية. وكانت المعدات الصناعية الأوربية في القرن الثاني عشر تباع في سبتة التي كانت بمثابة محطة نهائية لطريق القوافل التي كانت تحمل الذهب من إفريقيا الغربية. وكان تصدير هذا المعدن الثمين يتم بواسطة تجار إيطاليين أو وسطاء من الأندلس. أما تجار جنوا والبندقية ومرسيليا وغيرهم من الأوربيين فقد كانوا يصدرون من بستة المنتوجات المغربية كالصوف والقطن والزرابي والغنم والخيول والمرجان إلى جانب ذهب إفريقيا.

وفيما يخص الواردات الأوربية فكانت عبارة عن أسلحة وأقمشة وحرير خاصة. وقد أدى وصول الأوربيين إلى إفريقيا الغربية ابتداء من القرن الخامس عشر بالإضافة إلى احتلال البرتغال لسبتة في نفس المرحلة، إلى تراجع الدور الذي كان يلعبه المغرب في التجارة البحرية كما أصبح تجار أنفير في القرن السادس عشر على تصال مباشر بإفريقيا الغربية.

امتاز عهد السلطان أبي الحسن المريني وابنه أبي عنان في القرن الثالث عشر بانفتاح ملحوظ على أوربا، وتجدد هذا الانفتاح ابتداء من القرن السادس عشر، مع بعض الاحتياطات، للمحافظة على سيادة البلاد، وقد عرض ملك فرنسا شارل VII على آخر سلطان مريني عبد الحق معاهدة تجارية في سنة 1456تسمح لسفن إحدى البلدين باستعمال موانىء البلد الآخر، ولكن هذه المعاهدة ذات الطابع الوطني لم يتم التوقيع عليها إلا في عهد السعديين سنة 1559.

وكانت هولندة كانت هي الدولة ذات الأولوية فيما يخص التعاون البحري في عهد الدولة السعدية، حيث أمدت المغرب في القرنين السادس عشر والسابع عشر بقطع بحرية. وكانت أهم مادة وطنية يصدرها المغرب في القرن XYIIهي السكر الذي كان يغطي جزءا كبيرا من حاجيات أوربا الغربية. وكان يستبدل في هولندة بالأسلحة والأقمشة، كما كانت تصدر إلى هذا البلد منتوجات مغربية أخرى ولاسيما المنتوجات الزراعية.

وكانت المبادلات التجارية بين المغرب وابريطانيا في القرن XVIتخضع لأعراف واتفاقيات رسمية. وكانت السفن البريطانية تتعامل مع الموانىء المغربية كأسفي وأكدير، وقد اقترح السلطان السعدي على الملكة إليزابيت الأولى منح تسهيلات الرسو للسفن المخزنية وحمايتها، وخاصة لاستيراد الأسلحة.

لقد منحت معاهدة 1856بين المغرب وابريطانيا لهذا البلد عدة امتيازات منها حرية التصدير والتجارة واستعمال الموانىء المغربية، وحمت المغرب من الإعفاءات الجمركية المفرطة وأوقفت تصدير بعض المواد الضرورية كالحبوب مثلا.

وكان المخزن، وحتى قبيل عقد الحماية، متشبثا بمراقبة المبادلات التجارية مع الخارج وذلك رغم بعض التجاوزات المترتبة عن ضعف وسائل الاتصالات السريعة، لذلك كانت كل رخص التصدير تحمل توقيع السلاطين، وبقي الأمر كذلك إلى آخر سلطان في الفترة السابقة لعهد الحماية.

إن استرجاع طنجة سنة 1652 من يد الإنجليز والمعمورة سنة 1681 من يد الإسبان والعرائش في 1689 وأصيلا 1691 لدليل على الوطنية وعلى روح المقاومة التي أبان عنها الشعب والسلاطين والحكام.

كانت عمليات الجهاد البحري يسمح بها المخزن بل ويشجعها وذلك لعدة أسباب منها الاحتلال الإسباني لسبتة ومليلية، ورغبة المورسكيين في أخذ الثأر لأنفسهم ولمساندة العثمانيين، ولم يتوقف هذا النشاط إلا بالتدريج خلال القرن التاسع عشر وإلى نهايته.

بعد وفاة السلطان محمد الثالث عرف الأسطول البحري المغربي تدهورا في حين عرفت القوة البحرية الإنجليزية والإسبانية والفرنسية تطورا كبيرا، وخاصة بعد احتلال الجزائر من طرف فرنسا. ومن المؤكد أن القرن XIX يشكل نقطة سوداء في تاريخ المغرب الحديث، وأخطر من ذلك مرحلة الاستعمار التي كان المغرب ضحية لها خلال القرن الموالي. لقد كان قصف الموانىء المغربية واحتلال تطوان. ومعركة إسلي وغير ذلك من الأعمال العدوانية كلها كانت مراحل مهيئة لاحتلال البلاد سنة 1912 في حين كان أكبر ميناء في المغرب وهو ميناء الدار البيضاء مخزنا للحبوب من أجل التصدير إلى أوربا وذلك منذ القرن XIX.

المذاهب المالكي والبحر

كانت لكل الهيئات الحرفية أعرافها وتقاليدها، غير أن الكتابات في هذا المجال ظلت ضعيفة، وقد ساهم المذهب المالكي في إغناء معلوماتنا فيما يخص عدد كبير من القضايا التشريعية المتعلقة بالبحر.

ينسب المذهب المالكي إلى مالك بن أنس مؤسس أحد المذاهب الأربعة السنية تفي الشريعة الإسلامية. تبنى المغاربة المذهب المالكي منذ عهد مؤسسه (القرن الثامن). ويتميز هذا المذهب باعتداله النسبي وباحترامه للعادات المحلية التي لا تتنافى مع المعتقدات الإسلامية.

وتطرق الفقهاء المغاربيون - ومن بينهم الأندلسيون - في كتاباتهم إلى عدة قضايا تتعلق بالبحر وأدمجوا أغلبيتها في الفصول المتعلقة بالجهاد أو بالمعاملات التجارية واعتمدوا في ذلك أساسا على التشريعات المالكية.

وأهم القضايا المطروحة في كتب الفقه :

1- استعمالات القطع البحرية وبواخر الأسفار.

2- الصيد والثروات البحرية.

3- المبادلات التجارية.

4- الأسرى المحتجزين في البحار.

5- الغائبون والمفقودون.

6- الحراسة الساحلية.

ومن بين عشرات القضايا التي عرضت على الفقهاء :

1- تم كراء سفينة لنقل مواد استهلاكية لمجموعة من الشركاء، ولكنها تعرضت لهجومات القراصنة الذين نهبوا السفينة والبضائع ولكنهم لم يتعرضوا للسفينة ولا للركاب، في هذه الحالة على الشركاء أن يؤدوا ثمن كراء السفينة لصاحبها.

2- اضطر أصحاب باخرة في القرن الثاني عشر إلى تفريغ جزء من حمولتها بسبب سوء أحوال الطقس، في هذه الحالة يضطر أصحاب السفينة إلى تعويض الركاب عن بضائعهم المفقودة باستثناء المال الموجود بداخلها. وقد اختلفت آراء الفقهاء في هذا المجال.

3- شخصان يملكان سفينة واحدة، فكل واحد منهما له الحق في منع شريكه من استعمال السفينة لأغراض شخصية، أو إرغامه على قبول كراء نصيبه، وفي حالة رفض أحد الطرفين تفسخ العقدة بينهما وتباع السفينة وتقتسم التكاليف والأرباح.

يحتل موضوع الأسرى نصيب الأسد في أمور البحر وخاصة في الفصل المتعلق بالجهاد، لأن كل البلدان المتوسطية والأطلسية كانت تمارس القرصنة أو الجهاد البحري، وكان يترتب عن عملية الأسر تغيرات في حياة الأسير نفسه وفي الوضعية الاقتصادية والاجتماعية داخل البلد الذي يستقبله. من هنا يظهر أن مشكل الأسرى كان يطرح نفسه بإلحاح. ومن بين القضايا المطروحة : الأعمال الشاقة التي كان يضطر الأسرى إلى القيام بها، قضية الإفتداء، تجارة الرقيق، هروب بعض الأسرى والتحاقهم بموطنهم الأصلي.

وعلى العموم فإن المذهب المالكي والشريعة الإسلامية تدرسان هذه القضايا وتحكمان على كل واحد منها على حدة بنوع من التسامح. لكن علاقات البلدان كثيرا ما تتأثر بوجود مشاكل تكون ذات صلة بالبحر ومن بين هذه المشاكل : الإعتداءات التي تتعرض لها السفن في أعالي البحار أو تلك التي توجه ضد السواحل، ثم مسألة البت في التعويضات عن الخسائر، وقضية منع بعض السفن من مغادرة مراسي التوقف لأسباب متعددة كالرسم الجمركية أو تصدير مواد ممنوعة أو إصدار حكم في حق ربان السفينة... إلخ.

من أجل تسهيل وضبط العلاقات مع العالم الخارجي، صار من الضروري العمل على ربط اتصالات دبلوماسية انتهت بتوقيع أوفاق ومعاهدات ابتداء من القرن العاشر، وأصبح موضوع البحر منذ القرن الثامن عشر مادة قانونية قائمة بنفسها : قانون البحار،. يستعمل عند الحاجة لحل مشاكل قد تطرح بين الأشخاص أو الشركات أو البلدان والتي لها ارتباط بالبحر...

الدبلوماسيون يصفون التقدم في المجال البحري

الدبلوماسيون الذين يدور الحديث حولهم مغاربة والتقدم هو بالنسبة للدول الغربية والفترة التي تعنينا تمتد ما بين القرن الثامن عشر وتنتهي في العشرينات من القرن العشرين. غير أن الفترة

الحديثة تبدأ قبل القرن 18. وبما أن الدبلوماسية المغربية كانت نشيطة في القرنين السادس والسابع عشر، يجب الإشارة إلى رحلة دبلوماسية في القرن السابع عشر لشخصية مورسكية ولكن من أصل بربري وهي شخصية أحمد بن قاسم المعروف بأفوقاي. عندما دخل هذا الأخير إلى المغرب اتصل بالسلطان السعدي أحمد المنصور الذي كلفه بمهمة الترجمة قبل أن يكلف بمهام دبلوماسية في فرنسا والأراضي المنخفضة، في عهد السلطان زيدان. وتتجلى هذه المهام في التفاوض مع السلطان المحلية لتلك البلدان من أجل تعويض عدد من المورسكيين الذين تعرضوا للنهب في البحر من طرف قراصنة أوربيين، أو إرجاعهم أمتعتهم. أعجب أوفوقاي بالأراضي المنخفضة بعد زيارته لأحيائها ومشاهدته لبناياتها الجميلة، وقد أشار إلى 6000 قطعة بحرية موزعة على جزرها المتعددة. بعد عودة أفوقاي إلى المغرب توصل إلى تحرير قسيس من مرتبة عليا مقابل فدية.

في عهد السلطان محمد الثالث، قام ابن عثمان المكناسي المتوفي في 1799 بثلاث سفارات الأولى عند كارلوس IIIفي إسبانيا سنة 1779، والثانية إلى مالطة ونابولي 1781 - 1782، والثالثة لتركيا سنة 1785 - 1788، وكان الهدف منها أساسا هو تحرير الأسرى... وقد عبر هذا السفير في رحلته الإكسير عن انطباعاته حول مظاهر التطور الأوربي في عدة ميادين، ولاسيما في المجال البحري، وأضهر إعجابه بميناء كرطاجين في إسبانيا خاصة، ووصف التجهيزات التي يتوفر عليها وكذا نظامها الإداري والتقني، وأشار إلى الأعمال الشاقة التي كان يقوم بها الأسرى، كعملية ضخ المياه لضمان إصلاح السفن الفاسدة. وقد قدر تعدد العاملين في نجارة الترسانة بحوالي 2000 إضافة إلى تقنيين من كل التخصصات الضرورية. وبعد اتصالات هذا الدبلوماسي بالأسرى الذين كانوا من أصل جزائري دخل في مفاوضات لتحريرهم، وقد بلغ عددهم حوالي 2000 إضافة إلى تقنيين من كل التخصصات الضرورية. وبعد اتصالات هذا الدبلوماسي بالأسرى الذين كانوا من أصل جزائري دخل في مفاوضات لتحريرهم، وقد بلغ عددهم حوالي 2000 من بينهم رياس السفن.

زار ابن عثمان في إشبيلية مدرسة متخصصة في تدريس التقنيات البحرية لمراهقين من كل الفئات الاجتماعية، ومن بين الدروس التي كانت تلقن لهم : التكوين والتدريب على استعمال الأشرعة في الملاحة، واستخدام المدفعية داخل السفن. وأعطى المؤلف ملاحظات دقيقة عن الأساليب المنظمة والمسيرة للمؤسسة. فوقف عند نظام الداخلية المعمول به فيها وفصل في الكلام عن الأكل بها والطبخ فيها. لاشك أن لهذه الدقة التي ميزت كتابة هذا السفير، علاقة بحرفته الأصلية ككاتب خاصة داخل القصر. لقد سُبق السفير ابن عثمان في مهمته، بالرحلة التي قام بها أحمد بن الغزال، بأمر من محمد

الثالث سنة 1766 إلى إسبانيا ومن أجل نفس الغاية. ولجأ الغزال، على غرار ابن عثمان ودبلوماسيين مغاربة آخرين، إلى تحرير تقارير عن أسفارهم دونوا فيها بالأساس مظاهر خارجية عن الحضارة الإسبانية ورغم ذلك فإنها كان تعطي كذلك جوانب من العادات العائلية والاجتماعية الأوربية.

بدأ الغزال رحلته بمقدمة عن الجهاد وعن الأدوار التي لعبها السلطان المغربي فيه، وأشار من جهة أخرى إلى التحصينات التي قام بها محمد الثالث لضمان حماية موانىء بلاده. واقتبس المؤلف فقرات من الرسالة التي بعث بها السلطان المغربي المذكور إلى الملك الإسباني كارلوس الثالث، يذكره فيها بالظروف القاسية التي يعيشها الأسرى المغاربة في إسبانيا، على عكس الأسرى الإسبانيين الذين يعاملون في المغرب بكل عناية وتؤخذ شكاويهم مأخذ الجد والاهتمام، والملاحظ أن مسألة الأسرى المسلمين قد أخذت باهتمام الغزال الذي خصص لها في رحلته فقرات بل صفحات كثيرة وكان يتكلم عنها لكما التقى ببعضهم.

لقد استقبل الملك الأسباني الوفد المغربي وخصه بكل احترام وإجلال وتقدير وتم ذلك بحضور السفراء الأجانب. وعلى أثر ذلك، قدم السفير المغربي باسم ملكه، إلى أحد الوزراء الإسبانيين لائحة المطالب الملكية التي كانت تتلخص : في طلب تحرير العجزة والمعوقين من الأسرى المسلمين، تحرير الأسرى المغاربة، وأخيرا تحرير عالمين جليلين من الجزائر. وتقدم الغزال بمطالب أخرى، كانت تتعلق بطريقة تعامل الإسبانيين مع الأسرى. ولم يحقق كل ما كان يريد نظرا لصعوبة وثقل الإجراءات الإدارية التي كانت تتطلب معرفة أماكن وجود الأسرى المسلمين والتحقيق معهم، ولهذا عاد ومعه 290 أسير واعتبر هذا العمل إنجازا دبلوماسيا وإنسانيا هاما.

والملاحض أن مجموع الأسرى كانوا ضحية القرصنة التي كانت تنشط في ضفتي البحر الأبيض المتوسط وبالقرب من سواحل المحيط الأطلسي.

ويعتبر الحجوي آخر مبعوث دبلوماسي، إن صح هذا التعبير، توجه إلى أوربا، وهو من أعيان الدولة المغربية التي كلفته رفقة مسؤولين آخرين للذهاب إلى فرنسا قصد تمثيل المغرب والسلطان مولاي يوسف في الاحتفالات التي نظمت في باريس عام 1919 بمناسبة انتصار الحلفاء على ألمانيا. وبعدما أنهى جولته واتصالاته الرسمية في فرنسا، توجه إلى أنجلترا، ولم ينس أن يسجل بدقة متناهية، أثناء تنقلاته، الملاحظات والمشاهدات التي كانت تثير فضوله. دون هذه المعلومات في رحلة أسماها "الرحلة الأروبية". ومن الأمور التي أخذت باهتمام الحجوي مينائي بوردو ومارسيليا فوقف مطولا عند الكلام عن تجهيزاتهما وحيويتهما في اقتصاد فرنسا.

لاحظ الحجوي أن ميناء بوردو الذي يوجد في ملتقى ثلاث قارات يستطيع بفضل تجهيزاته المحكمة أن ترسو فيه مائتا سفينة ويمكنه أن يستقبل ألف مركب تجاري. وأعطى هذا المؤلف لائحة المواد التي كانت تصل إليه من القارات الثلاث وما تلك التي كانت تأتيه من المغرب فهي الحبوب، والمواشي والفوسفاط إلخ... وإلى جانب ميناء بوردو المدني هذا، يوجد بها ـ يقول الحجوي ـ ميناء عسكري شيد خصيصا لاستقبال المؤونة والأسلحة التي كانت تصل إلى فرنسا خلال الحرب العالمية الأولى من الولايات المتحدة الأمريكية.

وتحدث المؤلف عن مدينة مرسيليا واعتبرها بحق أكبر ميناء في البحر الأبيض المتوسط، ومن وظائف هذا الميناء ربط فرنسا بمستعمراتها. ولم يخف الحجوي إعجابه بالقنطرة المتحركة التي كانت تجمع بين ضفتي حوض هذا الميناء وتتحمل وزن السيارات والحمولات الثقيلة التي كانت تعبرها من جهة إلى أخرى. فأهمية وعظمة التجهيزات وكثرتها لم تسمح للمؤلف ولم تترك له المجال ليتحدث عنها في تفاصيلها. والخلاصة التي تستخرج من هذه الأوصاف التي جاء بها أن أنشطة وحيوية الميناءين كانت بالغة الأهمية بالنسبة لاقتصاد فرنسا وأن جل مبادلات هذا البلد كانت تمر عبر بوردو ومارسيليا خصوصا تلك التي كانت تتم مع العوالم البعيدة.

فإذا كان المغرب، خلال عصر الحماية، مجرد متفرج فإن مثقفيه كانوا على وعي كبير بأهمية البحر الذي كان يشكل ولازال رمز للقوة وأساس العظمة.

الصيد والصيادون المغاربة في الأزمنة الماضية.

اشتهرت المراكز الساحلية المغربية، منذ العصر القديم، باستهلاك الأسماك وكانت هذه المياه تزخر، إلى جانب الأسماك الكثيرة، بثروات بحرية أخرى هائلة يستطيع الاستفادة منها كل من الهاوي والمتمرن على أمور البحر. وتكفي الإشارة هنا إلى الكمية الهامة من المرجان الجيد الذي كانت مدينة سبتة تتوفر عليه في مياهها بالإضافة إلى الجواهر التي كانت، ربما، تستخرج من الجبال التي كانت تحيط بالمدينة قبالة البحر.

وعرفت سواحل سوس، وبالخصوص ناحية ماسة، بالعنبر الذي كان يستخرج من أمعاء الحيتان الكبيرة بعدما يكون قد تجمد، وكانت هذه الحيتان، لأسباب مجهولة، ترمي بنفسها ميتة على السواحل المغربية. وتعود تجار فاس وتجار البرتغال اقتناء هذه المادة المرغوب فيها كما أشار إلى ذلك ليون الإفريقي.

وأما سكان الشمال، فقد اشتهروا بتفننهم في تهيئ السمك وكثرة تناوله، فكانوا يهيؤونه على النار، أو بالزيت أو بالملح ودونه، وكانت بعض أنواع السمك تحظى عند المغاربة بمكانة خاصة بسبب خصائصها الطبية أو ما تتوفر عليه من مؤهلات بالنسبة للتغذية. وكان الصيد يتم في مدينة باديس بالشباك، وكان هذا العمل يتطلب مساهمة الجميع لأن الكمية، التي كانت تصطاد في البحر كثيرة وخصوصا السردين. وسكان مدينة غساسة كلهم كانوا صيادين ما بين القرن XV و XVI.

تميز مصب أبي رقراق وواد أم الربيع في السابق بوفرة الشابل وأما اليوم فإنه أصبح شبه منقرض. لقد شكل الشابل فخر واعتزاز العائلات المغربية ذات أصل أندلسي لما كانت تجد من متعة في طنجة ولذة في أكله. ولعل كثرته بأزموركانت من الأسباب التي جعلت البرتغال تحتل هذه المدينة ابتداء من 1486 وإلى حدود 1542.

اليوم، كما كان الشأن بالأمس، فإن كل موانئ البلاد مجهزة بسوق لبيع الأسماك بالمزاد أو مباشرة للمتسهلكين : من الكمية المتوفرة تخصص نسبة للاستهلاك الداخلي، ونسبة للتصدير خصوصا بعض الأنواع. ويبقى التعامل مع الأسماك متميزا بمواقف الاحترام والتقدير مع الحيطة والحذر.

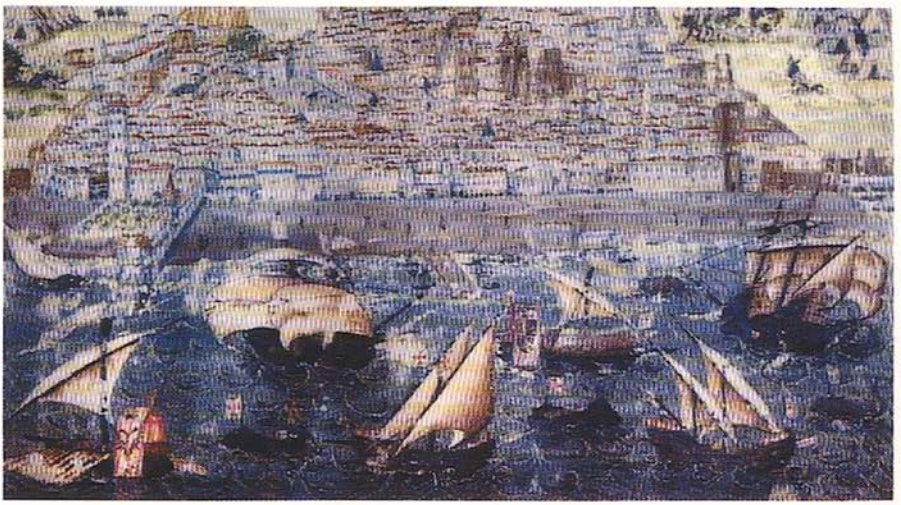
التجديد بين الماضي والحاضر

لقد وجدت هيئة البحارة في المناطق الشمالية قبل مجيء المسيح، واعتاد البحارة المغاربة الهجوم على السواحل الإيبيرية التي كانت ترد بدورها على هذه الهجومات بغارات مماثلة على سواحل المغرب تحت أنظار حكام الوقت. وكانت السفن الرومانية تستعين بخدمات البحارة المغاربة وفي الوقت نفسه كانت القوارب المحلية مستمرة في مزاولة نشاطها المعتاد.

من دون شك كان المغرب يتوفر زمن الغزو العربي في القرن VII على نواة من الأطر البحرية المحلية بالخصوص بعد غزو إسبانيا. فكانت إمارة بني صالح (المتمركزة بين الحسيمة ومليلية) تتوفر على أسطول صغير. كانت تستعمله في التجارة لأنه كان غير قادر على حماية الساحل، على عكس سبتة وطنجة، فإنهما كانت تملكان وحدات بحرية قادرة على القيام بالأعمال المدنية والعسكرية، إلا أن أهميتها بقيت محدودة إلى وصول الدولة المرابطية في القرن الحادي عشر. بعد وصول المرابطين أصبحت للمدينتين المذكورتين مكانة خاصة. فقد جعل هؤلاء من طنجة وسبتة بالإضافة إلى موانئ أخرى في إسبانيا وخصوصا ألميريا ومالقة قواعد بحرية هامة : أعادوا تنظيمها وحددوا التجهيزات فيها فصارت موانئ صالحة للملاحة التجارية والحربية.

وكانت موانئ الجزائر كوهران وحنين تلعب أدوارا مشابهة لتلك التي كانت الموانئ المغربية أوالأندلسية. فالأطر التي كانت تسير هذه الوحدات أطر مغاربية أو أندلسية.

في مقابل هذه الأعمال، فقد لعب أولاد عم المرابطين، بنو غانية الذين انفردوا للحكم في جزر الباليار، أدوار حاسمة في البحر الأبيض المتوسط لأنهم كانوا يتوفرون على أسطول قوي ومخيف. واستعملوه في هجوماتهم المتكررة والمدمرة للمدن الساحلية انطلاقا من الجزائر إلى ليبيت خصوصا بعدما انتقل الحكم من المرابطين إلى الموحدين.



لقد اختار الموحدون أن يكون لهم أسطول قوي ومستمرن، لأجل ذلك عملوا على تكوين أطرهم البحرية تكوينا متينا حتى تكون في مستوى طموحاتهم المتوسطية. ولم يترددوا لحظة، في الاستفادة أو الاستعانة بخبراء أندلسيين عندما قرروا تغطية كل احتياجاتهم في هذا المجال. وكانت تتمثل في تأطير الأوراش ودور الصناعة البحرية بغية تجهيز الموانئ وصنع الوحدات الحربية التي تنقصهم.

لكن هذه السياسة ستعرف تراجعا، بحيث تخلت الدولة المرينية عن هذا الاتجاه، فعرف الأسطور تقلصا في العدد وفي التجهيز خلال المدة التي تمتد ما بين القرن الرابع عشر ومطلع القرن السادس عشر. وحاول السعديون رد الاعتبار لهذا القطاع، خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر، فسهروا على إعادة تكوين الأسطول عن طريق صناعة السفن في بلدان أجنبية خصوصا في هولندا. وشيدوا أسوار جهزوها بالمدافع، لكن استمرار الوجود الأجنبي في بعض الثغور المغربية يظهر ضعف الأسطول المغربي وعجزه عن الدفاع أو الهجوم. وتشكل

محاولات الطائفة المورسكية المطرودة تكثيف حركة القرصنة ضد الأساطيل المسيحية دليلا واضحا عن عجز الجهاز الرسمي على مواصلة سياسة بحرية واضحة المعالم والأهداف، وألقيت مسؤولية ذلك على عاتق المورسكيين الذين طردوا شر طردة من الأندلس، واستعمل هؤلاء القرصنة ووظفوها للانتقام من إسبانيا ومن البلدان التي كانت تدعم سياستها.

وحاول محمد الثالث تجديد الأسطول المغربي خلال القرن الثامن عشر، مستفيدا من التقدم التقني المرتبط بالمرحلة. فقد اشترى المغرب سفنا من ابريطانيا العظمى، والسويد وتركيا على أساس أن تسهر آلاف رجل من ضمنهم ألفان كانوا مختصصين في المدفعية. ولجأ المغرب إلى الاستعانة بألف إطار جلهم أتراك كانوا في خدمة الدولة المغربية التي كلفتهم بتكوين أطر محلية متخصصة في المدفعية بالأساس. وكان المغرب (قبيل احتلال فرنسا للجزائر سنة 1830) يتوفر على أسطور صغير أنيطت به مسؤولية حراسة سواحل الريف والرباط.

وكان آخر المحاولات الإصلاحية التي همت البحرية المغربية في عهد المولى الحسن (1873 - 1894). وتميزت أعماله بترميم وبناء أبراج المراقبة وجهز الموانئ بمنارات لمساعدة السفن وتوجيهها. ولكن كل مساعي هذا السلطان بقيت محدودة بسبب الظروف الصعبة التي يجتازها المغرب، وكانت هذه الظروف تحتم على المولى الحسن التدخل في ميادين ومناطق مختلفة من أجل إنقاذ ما يمكن إنقاذه سواء في الميادين الاقتصادية أو الاجتماعية أو السياسية أو الثقافية وفي كل مناطق المغرب. أمام هذه الأخطار كانت عزلة المغرب البحرية أمر لا مفر منه.

بعد هذه المحاولات الإصلاحية كان على المغرب أن ينتظر أكثر من ستين سنة قبل أن يبدأ التفكير من جديد في تحديث هذا القطاع مع العمل على الدخول في مرحلة التطبيق. وقد حقق الكثير في المجال البحري منذ الاستقلال سنة 1956، غير أن الأعمال التي لازالت تنتظر المعالجة كثيرة نظرا لازدياد الحاجة والطموح والآمال. صحيح أن الحماية الفرنسية كانت وراء تشييد موانئ عصرية : فقد جعلت من الدارالبيضاء أحد أكبر المدن الاقتصادية في إفريقيا ومن آسفي أكبر ميناء مصدر للأسماك المصبرة في العالم وجعلت من أكدير أخيرا أحد أجمل المدن السياحية على الساحل الأطلسي. ومع ذلك فإن الأدمغة التي وراء التفكير والتخطيط لهذه المشاريع كانت أدمغة أجنبية لا مغربية.

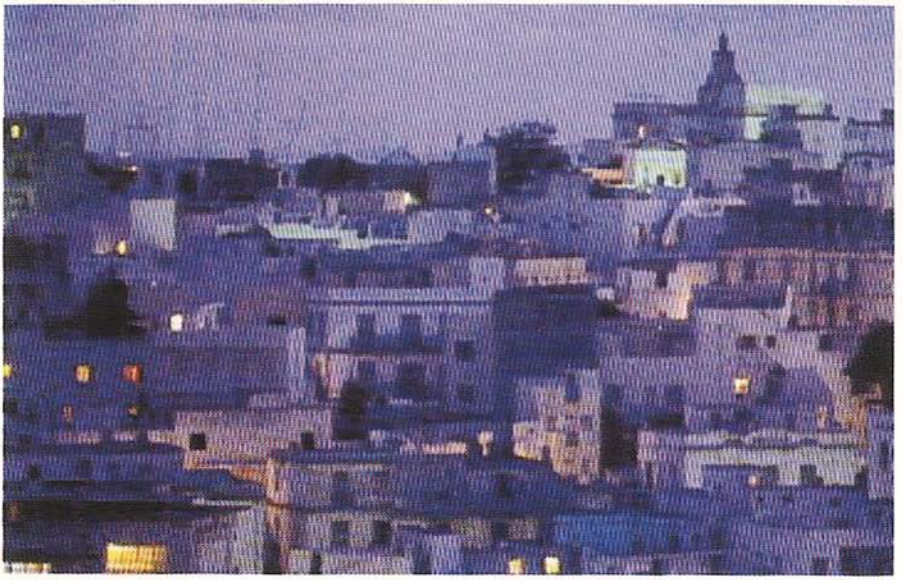
من أجل تحقيق هذه الأهداف كان لازما على المغرب المستقل أن يعيد النظر في كل شيء ، فسعى إلى تأسيس مؤسسات التكوين وإلى معرفة القطاعات البحرية وقطاعات الصيد. واعتمد المغاربة في تحقيق هذه المشاريع على المساعدة الخارجية لتكوين أطر من مستوى عال. واستطاع المغرب المستقل أن يؤسس لأول مرة في تاريخه الوطني أسطولا وطنيا مدنيا وعسكريا وهو أمر عجز عن تحقيقه منذ قرنين. وحتى يتسنى للمغرب النجاح في تحقيق هذه الخطط قد أسست في بداية الاستقلال وزارة خاصة بالقطاع وتحملت هذه المؤسسة المسؤولية على كل المستويات سواء كانت سياسية أو اقتصادية أو اجتماعية. وقد نجحت هذه الوزارة في إعطاء القطاع المكانة التي يستحق. ولتنجح هذه الوزارة في مهامها عليها أن تبقى على اتصال وثيق مع قطاعات قريبة منها كالقطاع التجاري وقطاع الأشغال العمومية.

يلعب ميناء الجرف الأصفر، الواقع بين الجديدة وآسفي، دورا هاما في التصدير وخصوصا مادة الفوسفاط. الملاحظ، أن المنطقة تعرف اليوم ميلاد بعض الصناعات إلا أن خيرات آسفي السمكية تعيش تراجعا منذ مدة لصالح ساحل أكدير الذي تهاجر إلى مياهه أسراب من السمك. إضافة إلى الثروة السمكية فإن منطقة أكدير تعرف نموا في مدينة أكدير ذات البعد التاريخي العريق. لعل سياسة خلق مناطق حرة وبالخصوص في طنجة والناضور واتباع سياسة الدعم التي تنهجها الدولة عن طريق التجهيزات الهائلة التي وفرتها لهذه المناطق والتسهيلات الممنوحة للمستنصرين فيها. لا شك أن هذه السياسة ستؤدي لا محالة إلى نتائج جد إيجابية على أمد متوسط وبعيد.

في كلامنا عن سياسة التجهيز، لا ننسى المجهودات الجبارة والتاريخية التي بذلها ويبذلها المغرب من أجل تنمية المدن والمناطق الصحراوية : العيون والداخلة وبوجدور ثم المناطق الداخلية في الصحراء. لقد عبد المغرب في هذه المنطقة الطرق وشيد المدارس وقام بالتهيئة الحضرية وبلغت مصاريف هذا البناء 35 مليارا دولار منذ استرجاع الصحراء 1975 إلى 1996، وسهرت الدولة على تجهيز وتسيير الموانئ الموجودة بين أكدير والداخلة وبوجدور.

يعمل المغرب كل ما في وسعه للمحافظة على ثرواته البحرية وأصبح شركاؤه الأوربيون وغيرهم يتفهمون انشغالاته المتمثلة في تمديد مواسم الراحة البيولوجية من أجل صيانة ثروته السمكية التي يهددها الصيد

العشوائي المكثف. ويبقى المشكل الأساسي الذي يهدد المجال البحري المغربي هو الثلوث الناتج عن المواد الكيماوية التي تفرغها المعامل في المياه البحرية. ورغم وجود أطر متخصصة وقادرة على مكافحة هذا الخطر فإن الخطر فإن الحذر واليقظة أمران أساسيان للمحافظة على خيرات المغرب وصيانتها للأجيال القادمة.



فهرس

المغاربة والبحر	3
نزعة تخترق الزمن	4
بين الفتوحات الإسلامية والتحرك ضد الروم	6
عدد مدهش من الموانىء والمراسي والمحطات	6
مليلية	7
غساسة	7
المزمة	7
باديس	8
سبتة	8
القصر الصغير	9
تطوان	9
طنجة	9
الترسانة والأساطيل الحربية	14
المغامرات والاتصالات البشرية	17
المبادلات وسياسة الانفتاح	18
المذاهب المالكي والبحر	21
الدبلوماسيون يصفون التقدم في المجال البحري	23
الصيد والصيدون المغاربة في الأزمنة الماضية	26
التجديد بين الماضي والحاضر	27

Conception, compogravure et flashage
Quadrichromie
Imprimerie
OKAD
Dépôt légal
878 / 1998
ISBN
9981-149-02-0